

1999 *annual report*

PEOPLE MOVING PEOPLE

VIA
VIA Rail Canada

The face of VIA Rail Canada

Corporate Overview

VIA Rail is Canada's national passenger rail service, created by the federal government in 1977. We serve all regions of Canada from the Atlantic to the Pacific coasts, and from the Great Lakes to Hudson Bay.

Our mission is to provide Canadian travellers with high-quality, low-cost transportation that is safe, attractive, and reliable, offering the best possible value for the government, taxpayers, and our customers.

Our vision is to be the best passenger transportation company in Canada.

We fulfill our mission - and we are achieving our vision - by reducing and controlling costs; by maximizing revenues; by providing exceptional service to our customers; and by building on the market strengths of passenger rail as one of the safest, most efficient and most reliable modes of transportation available.

VIA received \$170 million in government funding in 1999, \$271 million less than in 1990. However, we operate the same network today as in 1990 - running more trains, carrying more passengers, and delivering a higher quality of service than ever before.

In recognition of this success, VIA was named the "Best Canadian Transportation Experience" by the *Globe and Mail* in 1999.

VIA's operations contribute about \$1.8 billion annually to Canada's gross domestic product.

VIA's Services

VIA operates more than **160 trains** weekly on 14,000 kilometers of track, connecting over 450 Canadian communities. With some **2,900 employees**, VIA trains carried almost **3.8 million passengers** over more than **931 million miles** in 1999.

In Western Canada, VIA's legendary transcontinental service caters mainly to domestic and foreign tourism markets. The *Canadian*™, a train running thrice-weekly between Toronto and Vancouver, was named one of the top five "Great Journeys of the World" by *National Geographic*, and one of the "Best Rail Experiences of the World" by the *International Railway Traveler*.

In the Québec City-Windsor Corridor, VIA's trains provide intercity passengers with fast, convenient, comfortable and affordable service, downtown-to-downtown between Canada's largest business centres. VIA 1 service offers first-class amenities, as well as a **roomy**, hassle-free environment allowing business travellers to work or relax.

In Atlantic Canada, the *Ocean*™ runs six times a week between Montreal and Halifax, offering first class amenities with its friendly *Easterly*™ service. The *Chaleur*™ makes three trips each week from Montréal through the Gaspé Peninsula.

In rural and remote areas, VIA operates services designated by the government to meet regional transportation needs.

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

**THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED
TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST
REPRODUCTIVE QUALITY**

**USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES
REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN
A COMPLETE READING OF THE TEXT.**

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

**LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN
DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE
REPRODUCTION**

**LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES
LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN
D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL**

THE YEAR AT A GLANCE

The key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the corporation with 1990 representing the first year of the current passenger rail network.

KEY FINANCIAL INDICATORS (in millions of dollars)

	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981
Total operating revenue	220.6	200.2	190.5	184.5	175.0	176.4	164.2	155.8	150.1	142.8
* Cash operating expenses	389.1	382.6	386.5	389.8	397.3	438.5	485.2	487.1	478.1	493.3
Capital Expenditures	10.9	18.3	16.4	20.7	39.6	25.3	11.8	44.7	40.1	31.5
** Total Government funding	170.0	178.4	228.7	245.2	295.4	318.2	348.1	388.9	392.8	441.5

KEY OPERATING STATISTICS

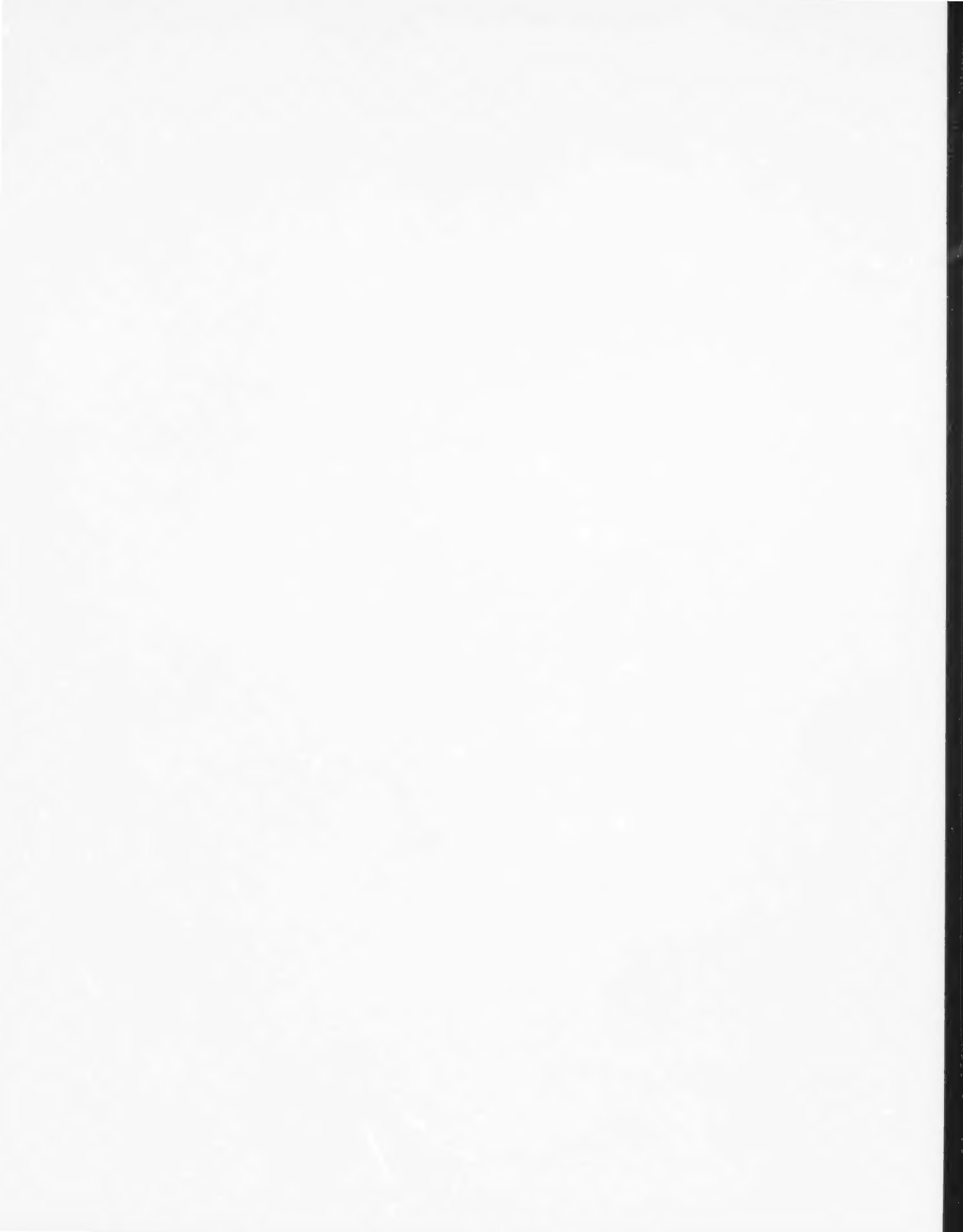
* Revenue/Cash operating expenses ratio (%)	56.7	52.3	49.3	47.3	44.0	40.2	33.8	32.0	31.4	28.9
Total passengers carried (000's)	3,757	3,646	3,765	3,666	3,597	3,586	3,570	3,601	3,633	3,536
Total passenger miles (000,000's)	931	856	884	892	859	834	820	817	820	785
Government operating funding per passenger mile (cents)	18.3	20.8	24.0	25.2	29.8	35.1	41.0	42.1	43.0	52.2
Train miles operated (000's)	6,448	6,325	6,482	6,472	6,219	6,524	6,515	6,483	6,247	6,365
Car miles operated (000's)	43,168	42,068	41,242	40,491	37,100	36,351	35,861	35,993	35,890	35,767
Average passenger load factor (%)	59	56	58	59	61	60	59	57	58	57
Average number of passenger miles per train mile	144	135	136	138	138	128	126	126	131	123
On-time performance (%)	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Number of employees at year-end	2,909	2,952	2,969	3,000	3,178	3,718	4,131	4,478	4,402	4,525

* Cash operating expenses exclude amortization of properties and reorganization charges.

** Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of 16.5M in 1990 and 33.6M in 1989 as described in Note 5 of the financial statements.

The Honourable David Collette, P.C., M.P.
Minister of Transport, Ottawa

David Collette



THE YEAR AT A GLANCE

The key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the corporation with 1990 representing the first year of the current passenger rail network.

	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
KEY FINANCIAL INDICATORS (in millions of dollars)										
Total operating revenue	220.6	200.2	190.5	184.5	175.0	176.4	164.2	155.8	150.1	142.8
* Cash operating expenses	389.1	382.6	386.5	389.8	397.3	438.5	485.2	487.1	478.1	493.3
Capital Expenditures	10.9	18.3	16.4	20.7	39.6	25.3	11.8	44.7	40.1	31.5
** Total Government funding	170.0	178.4	228.7	245.2	295.4	318.2	348.1	388.9	392.8	441.5
KEY OPERATING STATISTICS										
* Revenue/Cash operating expenses ratio (%)	56.7	52.3	49.3	47.3	44.0	40.2	33.8	32.0	31.4	28.9
Total passengers carried (000's)	3,757	3,646	3,765	3,666	3,597	3,586	3,570	3,601	3,633	3,536
Total passenger miles (000,000's)	931	856	884	892	859	834	820	817	820	785
Government operating funding per passenger mile (cents)	18.3	20.8	24.0	25.2	29.8	35.1	41.0	42.1	43.0	52.2
Train miles operated (000's)	6,448	6,325	6,482	6,472	6,219	6,524	6,515	6,483	6,247	6,365
Car miles operated (000's)	43,168	42,068	41,242	40,491	37,100	36,351	35,861	35,993	35,890	35,767
Average passenger load factor (%)	59	56	58	59	61	60	59	57	58	57
Average number of passenger miles per train mile	144	135	136	138	138	128	126	126	131	123
On-time performance (%)	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Number of employees at year-end	2,909	2,952	2,969	3,000	3,178	3,718	4,131	4,478	4,402	4,525

* Cash operating expenses exclude amortization of properties and reorganization charges.

** Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of 16.5M in 1999 and 33.6M in 1998 as described in Note 5 of the financial statements.

The Honourable David Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport, Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the *Financial Administration Act*, I am pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s annual report for the year ending December 31, 1999.

Michel G. Lefrançois

Michel G. Lefrançois
Chairman of the Board



the Chairman

The last year of the 20th century was the best year in the history of VIA Rail. In terms of revenue growth, ridership, on-time performance, and cost management - in fact, virtually every measure of performance - VIA met or exceeded its targets.

This is an extraordinary accomplishment.

When I came to VIA as Chairman of the Board in 1993, the corporation faced many difficult questions - questions about the place of passenger rail in the Canadian transportation sector, about the ability of VIA Rail to respond to a changing marketplace, and - above all - about VIA's ability to maintain a viable service with dramatically lower funding levels from the federal government.

Every year since then, the people of VIA have worked hard at answering those questions. In the process, they have transformed VIA into one of the finest, best managed corporations in Canada.

VIA's management team has developed an operational, financial management and marketing expertise second to none. Every single employee has brought an astonishing level of energy and professionalism to the job every day. VIA's Board of Directors has consistently supported and guided VIA's efforts to be not just a viable player, but an industry leader in the Canadian transportation marketplace.

It is both an honour and a pleasure to be part of this effort. VIA Rail has eliminated an impressive \$271 million from its annual funding level and it has done this while improving and adding new products and services across the country. Most importantly, it has shown that a modern, efficient, well-managed passenger rail service is capable of responding to the future needs of Canadians, in a way that no other passenger service can do.

There is no question that passenger rail has a place in a national transportation system for the 21st century. Such a system must be increasingly sensitive to the need for safety, environmental responsibility, value for money, and to the problems of traffic congestion on the roads and in the air. VIA's shareholder, the Government of Canada, has recognized that passenger rail can address these concerns. The Minister of Transport, the Honourable David Collette, in particular, has demonstrated an unequivocal commitment to good public transportation, and to a long-term policy for passenger rail that reflects the needs of Canadian travellers.

Developing such a long-term strategy is a very difficult task, and VIA Rail continues to work closely with the Minister of Transport to resolve the complex issues involved in financing a modern passenger rail service.

I am confident that these issues will be resolved soon. And I am confident that VIA Rail is ready to serve Canadians well and to earn its place in the future - competing for investment, for customers, and for a growing share of the market, as the best passenger transportation service in Canada.

MARC LEFRANC
Chairman of the Board

Throughout the 1990s, VIA Rail worked hard to streamline operations, to reposition itself in the marketplace, and to revitalize passenger rail for Canada's future. In 1999, those efforts came together better than ever before. We ended the decade - and the century - with an outstanding year. And we ended the year with something special.

On New Year's Eve, people across the country got on board to take the train into the new millennium. VIA's six "millennium trains" offered an opportunity to celebrate the dawn of a new century in a way that is uniquely Canadian. One hundred years ago, passenger rail helped to bring Canada into the 20th century. As the century closed, a renewed passenger rail service was moving with confidence into Canada's future. The millennium trains demonstrated that confidence - and they were filled to capacity.

In 1999, we demonstrated that VIA Rail is not only a competent passenger service operator: we are also a smart, innovative leader in passenger transportation. We know the market. We know how to develop products and services that respond to the market. We have the solid business expertise - the people, the financial know-how, the management skills - to deliver that product effectively.

The numbers tell the story:

- Revenues for 1999 totaled \$220.6 million - \$20.4 million higher than in 1998, and almost \$78 million more than in 1990.
- Operating expenses were down \$104.2 million compared to 1990.
- Government funding was the lowest in recent history - more than 60 percent lower than in 1990.
- We carried more passengers - almost 3.8 million - and logged more passenger miles - 931 million - our best performance of the decade.
- At 56.7 percent, our revenue/cost ratio is almost double what it was in 1990, and VIA's best result ever.
- In terms of market growth, we outperformed virtually every other player in the travel industry.

Our financial performance was especially remarkable, given the unexpected costs we absorbed during the year. Costs resulting from rail accidents in 1999, the implementation of safety recommendations following the 1997 Biggar accident, and from Y2K compliance initiatives all added up to higher operating costs than we had hoped for.

Given the tight financial situation, we kept capital expenditures to a minimum at \$10.9 million - the lowest amount in recent memory. With lower capital spending, and dramatically increased revenues, we managed to absorb the extra costs over the year without exceeding our approved budget.

The end result demonstrates VIA's capabilities as a corporation. As we enter a new century, VIA is presenting the new face of passenger rail to Canadians - as the well-managed, smart, innovative leader in passenger transportation.

P

1999



THE FACE OF VIA'S PEOPLE

It is the people of VIA who bring this new face to the future. I cannot emphasize enough the important contribution that each and every employee at VIA made to our success in 1999.

We have worked hard at VIA to create a corporate culture where everyone is treated with respect. We give them the tools they need to do their job. We invest in them through training and development. But ultimately, it is their commitment to do their job well, to use the tools available, to exercise their skills effectively, that makes everything work. At VIA, that level of individual commitment is incredible.

In 1999, VIA continued to invest substantial time and effort in training, and in enhancing communication between people - both within and outside of the organization. For example, an important element of our training for locomotive engineers involves direct, hands-on contact with operations in our maintenance centres. We believe that when the people who operate our trains understand what goes on in the shop - and when the people in maintenance understand the job that the engineers have to do - everyone does their job better.



This approach to training and communication was particularly important during the first full year of operation under our *New Era Passenger Operation (NEPO)* initiative. Under NEPO the conductor and assistant conductor positions were merged with the locomotive engineer position, giving all customer-contact responsibilities to a single on-train employee in charge of customer service. The transition to NEPO required extensive training, to ensure not only better customer service but the safe operation of our trains. In 1999, this effort paid off, as operations under NEPO became established and functioned extremely well.

THE FACE OF SAFETY

Our commitment to safety has become more visible, and directly involves every employee more than ever before. In May, VIA officially launched a new safety policy under the slogan "Safety First and Foremost". I have made it my personal commitment to make safety the first focus of attention for every employee, every day.

This priority on safety is reflected in the appointment of a senior executive in charge of safety and in the new Executive Safety Council, which I personally chair. The executive council regularly reviews reports from 20 Safety and Health Committees across the country, and when an issue is raised for action - action is taken.

The Safety Council is part of the new Safety Management System that VIA is developing - one of the first in the Canadian rail industry. As part of this system, VIA also invested in state-of-the-art emergency response software.

The Safety Management System was initiated following a review of VIA operations in 1998 by Terry Worrall and Colin Churcher, two rail safety experts. Mr. Churcher conducted a follow-up review in 1999.

In his report, Mr. Churcher notes "a new attitude at VIA. Everywhere I went, I was aware of greater emphasis being placed on safety."

Unfortunately, many rail accidents are the result of circumstances beyond our control, as when a motor vehicle attempts to cross tracks in front of a train. The only way to avoid such incidents is through public education. We continue to work closely with initiatives such as *Operation Lifesaver* to alert the public to the dangers of trying to "beat the train".

In 1999, an accident near Thamesville, Ontario, claimed the lives of two locomotive engineers. We were all deeply affected by the tragic deaths of Don Blain and Kevin Lihou. Everyone at VIA is committed to ensure that such an incident will not happen again.

THE FACE OF GOOD MANAGEMENT

VIA's bottom line for 1999 attests to the expertise of VIA's management team. Throughout the year, we continued to stress the fundamentals of operating passenger rail as a business. Sound financial management, enhanced productivity, and operating economies all helped to reduce costs. Quality service, clearly focused on the needs of the customer, helped to generate significant revenue growth. A first-rate marketing team, and innovative product development, helped to increase traffic and get more people on our trains.

One of our noteworthy achievements in 1999 was an improvement in on-time performance - the first major improvement in ten years. On-time performance is one of the biggest factors influencing a customer's decision to take the train, and the good results achieved in 1999 came about through a lot of hard work, and persistent, day-to-day management. Senior management made it a priority to track performance every day, to identify performance problems, and to follow them through to their resolution.

Since on-time performance is directly affected by the rail infrastructure - and since most of that infrastructure is owned and maintained by the freight railways - VIA made a successful effort to improve communications with the operators in the field. VIA managers now meet regularly with other railway managers responsible for train scheduling and infrastructure operations. We understand better than ever before the constraints they are working under. They understand better than ever before our expectations with respect to performance. As a result, we can identify and resolve many potential problems before they arise, or adjust our own operating schedules when necessary.

A second important accomplishment for the year was the successful upgrading of our management information systems, as part of VIA's Y2K compliance initiatives. All key financial and human resource systems were replaced or upgraded to a state-of-the-art, compliant operating platform. Every technical system which could be affected by the Y2K bug was thoroughly tested, and upgraded if necessary. All systems operated flawlessly into the new year.

VIA's Equipment Maintenance department is continuing work towards ISO 9002 certification, developing quality standards, principles of process management and control, and regular compliance testing. We expect to achieve ISO 9002 certification in the year 2000. We are also applying for ISO 14001 certification for all environmental management activities within Equipment Maintenance. Applying these standards to such activities as recycling materials and handling toxic substances will help to ensure that passenger rail remains one of the most environmentally responsible transportation options in Canada.

THE FACE OF VIA IN THE MARKETPLACE

Passenger rail is increasingly recognized in the marketplace as more than just a viable transportation alternative. It is a *smart* choice for travellers.

VIA has developed a high level of expertise in identifying and serving key market segments where passenger rail is the smart choice for consumers. We enjoyed particularly strong growth in the tourism market, with our *Silver & Blue*SM service on the *Canadian* in the West and our *Easterly* class service on the *Ocean* in the East.

Early in the year, we introduced a new airport shuttle and seamless baggage-handling service, called *AirConnect*TM, to meet the needs of passengers travelling to Montreal to catch flights from Dorval International Airport. We also added one more Ottawa-Montreal frequency, scheduled to coincide with international arrivals and departures at the airport. In December, we introduced major improvements to *VIA Préférence*[®], our customer rewards program with more than 200,000 members. The program now offers our most loyal customers an enriched package of rewards, and a new travel redemption option for short-distance trips.

VIA began exploring a number of new market opportunities during 1999. For example, we launched a pilot project in November, in partnership with Amtrak, to test the viability of a new express package service, carrying express shipments between Toronto and Chicago. We also began preparing new product and service offerings for the year 2000, which will enhance our response to the needs of business travellers in the Corridor.

THE FACE OF VIA IN CANADA

I believe that VIA's success in 1999 is ultimately due to the fact that passenger rail offers a vital contribution to meet Canada's emerging and future transportation needs.

Canadians are moving back to passenger rail, in part because they are fed up with congested highways. They are moving back to passenger rail because they want transportation that offers excellent value for their money. They are moving back to passenger rail because it is an important part of our heritage, and an important part of this country's future.

We at VIA Rail are proud to operate Canada's national passenger rail service, and we are very mindful of the responsibility this entails - a responsibility to serve Canadians well, to respond to the future, and to celebrate our heritage.

Canadian passenger rail is recognized as one of the most innovative, best run, best managed services in the world. Naturally, VIA is very gratified by this recognition as a corporation. But we are even more gratified that this recognition is given to us as *Canada's* passenger rail network.

Our new official logo adopted in 1999 reflects our commitment to Canada and Canadians. Combining the old VIA logo with the Canada wordmark and the maple leaf, the new symbol reinforces Canadians' pride in, and ownership of, their national passenger rail system. It conveys our pride to our customers, and to our employees. And it provides a constant reminder of why we are here: to serve Canadians.

It is by serving Canadians well that passenger rail will grow and prosper.

THE FUTURE

The face of VIA Rail today is that of an organization stronger, healthier, and more focused on the needs of the Canadian marketplace than ever before. There is enormous potential for passenger rail to grow in the years ahead.

There are also many challenges to overcome before that potential can be realized. The most important challenge is to provide passenger rail with access to the capital it needs to replace ageing equipment, and to modernize the infrastructure so that it can support new, more frequent, and faster train services.

The need for capital investment is critical, and urgent. The federal government recognizes the urgency, and is exploring a number of new, innovative ways to finance passenger rail services for the future.

I am confident that a sound, durable, fiscally responsible solution can and will be found. Everyone at VIA Rail Canada shares this confidence. We are ready to move forward, to build on the momentum of 1999, and to make passenger rail the industry leader in the year 2000 and beyond.



ROD MORRISON
President and Chief Executive Officer

THE *face* OF
PROMISES
kept



SMTrademark owned and used by VIA Rail Canada Inc.
[®]VIA Préférence is a registered trademark of VIA Rail Canada Inc.



CORPORATE DIRECTORY

As at December 31, 1999

VIA Office Locations

2 Place Ville Marie
Montréal, Québec
H3B 2C9
(514) 871-6000

P.O. Box 8116, Station A
Montréal, Québec
H3C 3N3

1161 Hollis Street
Halifax, Nova Scotia
B3H 2P6
(902) 494-7906

65 Front Street West
Room 222
Toronto, Ontario
M5J 1E6
(416) 958-7600

104-123 Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 1A3
(204) 948-7400

1150 Station Street
Vancouver, B.C.
V6A 2X7
(604) 640-3700



BOARD OF DIRECTORS

Michel Biron, Nicolet, Québec
Greg Black, Bracebridge, Ontario
Jacqueline L. Boutet, Montréal, Québec
Alan Chapple, Toronto, Ontario
Anthony Friend, Q.C., Calgary, Alberta
Mary Barbara Kane, Halifax, Nova Scotia
Wendy Kelly, Regina, Saskatchewan
Yvon LeBlanc, Bouctouche, New Brunswick
Marc LeFrançois, *Chairman of the Board*, Montréal, Québec
Jeffery Lyons, Q.C., Toronto, Ontario
Robert Matteau, Grand-Mère, Québec
Marlene McGraw, Brantford, Ontario
Rod Morrison, *President and Chief Executive Officer*, Montréal, Québec
Donald Pettit, Vancouver, British Columbia
James J. Smith, Winnipeg, Manitoba

OFFICERS

Marc LeFrançois, *Chairman of the Board*
Rod Morrison, *President and Chief Executive Officer*
Paul Côté, *Vice-President, Customer Services*
Steve Del Bosco, *Vice-President, Service Delivery*
Mike Greenberg, *Vice-President, Procurement and Real Estate*
Michael Gushue, *Vice-President, Human Resources and Corporate Affairs*
Christena Keon Sirsly, *Vice-President, Marketing and Information Services*
Carole Mackaay, *General Counsel and Corporate Secretary*
John Marginson, *Vice-President, Equipment Maintenance*
J. Roger Paquette, *Vice-President, Planning and Finance, and Treasurer*

COMMITTEES OF THE BOARD

Executive Committee

Marc LeFrançois, *Chairman*
Jacqueline L. Boutet
Anthony Friend, Q.C.
Jeffery Lyons, Q.C.
Robert Matteau
Rod Morrison

Investment Committee

Jeffery Lyons, Q.C., *Chairman*
Alan Chapple
Anthony Friend, Q.C.
Yvon LeBlanc
Robert Matteau
Marlene McGraw

Human Resources Committee

Donald Pettit, *Chairman*
Greg Black
Mary Barbara Kane
Wendy Kelly
Jeffery Lyons, Q.C.
James J. Smith

Audit Committee

Anthony Friend, Q.C., *Chairman*
Michel Biron
Jacqueline L. Boutet
Alan Chapple
Robert Matteau
Marlene McGraw
Donald Pettit

Planning and Finance

Yvon LeBlanc, *Chairman*
Michel Biron
Greg Black
Jacqueline L. Boutet
Anthony Friend, Q.C.
Mary Barbara Kane

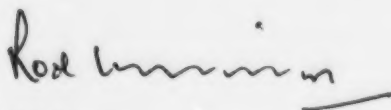
MANAGEMENT REPORT

Year ended December 31, 1999

Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information used elsewhere in the Annual Report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal accounting controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair/Deloitte & Touche, general partnership, as internal auditors. The external auditors, the Auditor General of Canada and Raymond Chabot Grant Thornton, general partnership, have audited the Corporation's financial statements and their report indicates the scope of their audit and their opinion on the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors, consisting solely of outside Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.



ROD MORRISON
*President and
Chief Executive Officer*



J.R. PAQUETTE
*Vice-President,
Planning and Finance,
and Treasurer*

Montréal, Canada
February 9, 2000

AUDITORS' REPORT

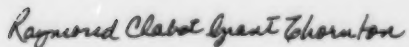
TO THE MINISTER OF TRANSPORT

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 1999 and the statements of operations and deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 1999 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and the regulations, the *Canada Business Corporations Act* and the articles and the by-laws of the Corporation.



RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON
General partnership
Chartered Accountants

Montréal, Canada
February 9, 2000



L. DENIS DESAUTELS, FCA
Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 9, 2000

FINANCIAL STATEMENTS

As at December 31

BALANCE SHEET (in thousands)

Current assets

Cash and term deposits		\$ 3,846	\$ 12,733
Accounts receivable, trade		11,262	7,668
Accounts receivable, other		15,682	3,645
Receivable from the Government of Canada		-	23,678
Temporary investments	6	50,039	33,563
Materials		16,535	16,111
		97,364	97,398

Long-term assets

Properties	4	487,823	520,255
Asset renewal fund	5 and 6	28,260	9,682
		516,083	529,937
		\$ 613,447	\$ 627,335

Current liabilities

Accounts payable and accrued liabilities		\$ 86,965	\$ 79,217
Deferred revenue		5,037	4,805
		92,002	84,022

Long-term liabilities


Deferred pension	8	41,697	40,072
Network restructuring and reorganization charges	9	14,408	16,029
Other		5,539	5,989
		61,644	62,090
Deferred capital funding	10	487,107	499,211

Shareholder's deficiency

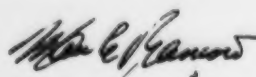
Share capital	11	9,300	9,300
Contributed surplus	12	4,345	3,812
Deficit		(40,951)	(31,100)
		(27,306)	(17,988)
		\$ 613,447	\$ 627,335

See accompanying notes to financial statements

Signed on behalf of the Board,



ANTHONY FRIEND, Q.C.
Director and Chairman of the Audit Committee



MARC LEFRANÇOIS
Director and Chairman of the Board

FINANCIAL STATEMENTS

Year ended December 31

STATEMENT OF OPERATIONS AND DEFICIT (in thousands)

	1999	2000
Revenue		
Passenger	\$ 202,096	\$ 185,861
Other	18,527	14,297
	<u>220,623</u>	<u>200,158</u>
Expenses		
Customer services	223,815	228,020
Equipment maintenance	77,459	75,840
Marketing and sales	25,909	28,928
Support services	38,643	35,196
General and administrative	21,812	16,101
Pension	1,625	43,244
Amortization	41,951	39,683
Reorganization charges	9,543	(5,538)
	<u>440,757</u>	<u>461,474</u>
Net operating loss before funding from the Government of Canada	220,134	261,316
Operating funding from the Government of Canada	170,000	178,413
Amortization of deferred capital funding	42,071	41,461
Net results of operations before taxes	(8,063)	(41,442)
Income and federal large corporation taxes	1,788	(1,165)
Net results of operations for the year	(9,851)	(40,277)
Retained earnings (deficit), beginning of year	(31,100)	9,177
Deficit, end of year	\$ (40,951)	\$ (31,100)

See accompanying notes to financial statements

FINANCIAL STATEMENTS

Year ended December 31

STATEMENT OF CASH FLOWS (in thousands)

	1999	1998
Operating activities		
Net results of operations for the year	\$ (9,851)	\$ (40,277)
Non-cash charges (credits) to operations:		
Amortization of properties	41,100	40,988
Losses (gains) on write-off, retirement and disposal of properties	1,199	(952)
Amortization of investment tax credits	(348)	(353)
Amortization of deferred capital funding	(42,071)	(41,461)
Changes in non-cash working capital	18,727	22,802
Change in deferred pension	1,625	43,245
Change in network restructuring and reorganization charges	(1,621)	(13,059)
Change in other long-term liabilities	(102)	(832)
	8,658	10,101
Financing activities		
Capital funding from the Government of Canada	30,500	-
Receivable from the Government of Canada	-	2,944
	30,500	2,944
Investment activities		
Change in asset renewal fund	(18,578)	27,831
Change in temporary investments	(16,476)	(33,563)
Acquisition of properties	(10,910)	(18,332)
Proceeds from sale of properties	1,043	2,525
Change in accounts payable and accrued liabilities related to properties	(3,124)	(250)
	(48,045)	(21,789)
Cash and term deposits		
Decrease during the year	(8,887)	(8,744)
Balance, beginning of year	12,733	21,477
Balance, end of year	\$ 3,846	\$ 12,733
Represented by:		
Cash	\$ (583)	\$ 1,174
Term deposits, 5.06%, maturing in January, 2000 (1998: 5.1%)	4,429	11,559
	\$ 3,846	\$ 12,733

See accompanying notes to financial statements

N

OTES TO FINANCIAL STATEMENTS

As at December 31, 1999

1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to be the best passenger transportation company in Canada with a mission to provide high-quality, low-cost passenger service. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to the *Income Tax Act* (Canada) and those of certain provinces.

2. ACCOUNTING POLICIES

These financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

a) Funding from the Government of Canada

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded in the Statement of operations and deficit. The amounts are determined on the basis of operating costs less commercial revenues excluding non-cash transactions relating to properties, certain network restructuring and reorganization charges, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable properties is recorded on an accrual basis as deferred capital funding on the Balance sheet and amortized on the same basis and over the same periods as the related capital assets. Upon disposition of the funded depreciable properties, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to these properties. Funding for non-depreciable capital assets is recorded as contributed surplus.

b) Materials

Materials are valued at weighted average cost.

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

As at December 31, 1999

c) Properties

Properties acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at the net transfer values while subsequent additions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other property upgrading are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the properties concerned; otherwise, costs are expensed as incurred.

Retired assets are written down to their net realizable value.

d) Amortization of properties

Amortization of properties is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off the cost of properties, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 29 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 38 years
Leasehold improvements	5 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 to 7 years
Other assets	3 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress and retired assets.

e) Leases

Properties recorded under capital leases are amortized on a straight-line basis over 20 years, which is representative of their useful lives.

Rental payments under operating leases are expensed as incurred.

f) Deferred credits

Investment tax credits are amortized over the estimated useful lives of the related properties. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of properties. These credits are included in other long-term liabilities

g) Pension plans

The Corporation has defined benefit pension plans, based on retirement age, compensation and length of service, covering all its permanent employees.

The cost to the Corporation is determined by actuarial valuations which allocate to each year, the accrued portion of the benefits based on projections of employees' compensation levels to the time of their retirement, prorated on employees' years of service.

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

As at December 31, 1999

Pension expense (Note 8) includes the cost of benefits attributable to services rendered during the current year, the amortization of past service costs, the amortization of experience gains and losses as well as the amortization of plan amendments. Amortization is calculated on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups.

The difference between the accumulated pension expense and the employer's contributions to the pension funds (Deferred pension) is reflected in the Balance sheet as a long-term liability.

h) Employee termination and special benefits

Employee termination and special benefits provided for under labour agreements and special programmes relate to the restructuring and reorganization of the operations. These benefits are recognized when a decision has been approved by management and an estimate of future costs can be reasonably calculated.

Management recognizes changes in the liability from the original estimates based on the results of actual experiences.

i) VIA Préférence program

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's "VIA Préférence" frequent traveller reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities. The revenues from the sale of point credits to participating partners are recorded as revenue in the year in which the credits are sold.

j) Financial instruments

The estimated fair value of financial instruments, except for the asset renewal fund and temporary investments, approximates their carrying value due to their current nature.

The temporary investments are carried at the lower of cost and market.

The asset renewal fund is carried at cost.

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

As at December 31, 1999

k) Income taxes

The Corporation follows the future income tax method of accounting for income taxes.

l) Measurement uncertainty

The preparation of financial statements in accordance with generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect amounts reported in the financial statements and accompanying notes. Network restructuring and reorganization charges, amortization of properties, pension charges and contingencies are the most significant items where estimates are used. Actual results could differ from those estimates.

3. RECONCILIATION OF NET RESULTS OF OPERATIONS TO GOVERNMENT FUNDING BASIS

The Corporation receives its funding from the Government of Canada based primarily on cash flow requirements. Items recognized in the Statement of operations and deficit in one year may be funded by the Government of Canada in different years. Accordingly, the Corporation has different net results of operations for the year on a government funding basis than on a generally accepted accounting principles basis. These differences are outlined below:

(in millions of dollars)

Net results of operations for the year	(9.8)	(40.3)
Items not requiring (not providing) operating funds:		
Amortization and gains and losses on properties	42.3	40.0
Amortization of deferred capital funding	(42.1)	(41.4)
Reorganization charges to be funded in subsequent years	6.4	(8.8)
Payment of prior years' reorganization charges	(4.4)	(8.0)
Pension	1.6	43.3
Operating funding deficit for the year (see note 5)	(6.0)	(15.2)

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

As at December 31, 1999

4. PROPERTIES

(in millions of dollars)

	Cost	Accumulated Amortization	Net	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	4.3	–	4.3	3.8	–	3.8
Rolling stock	510.4	267.6	242.8	512.9	246.8	266.1
Maintenance buildings	159.6	84.1	75.5	159.5	79.9	79.6
Stations and Facilities	34.0	14.2	19.8	35.1	13.1	22.0
Infrastructure improvements	92.9	31.7	61.2	92.9	29.2	63.7
Leasehold improvements	88.3	59.0	29.3	89.4	55.5	33.9
Machinery and Equipment	29.0	21.5	7.5	28.2	19.9	8.3
Information systems	59.2	48.5	10.7	50.7	42.1	8.6
Other assets	18.8	18.6	0.2	20.9	20.4	0.5
	996.5	545.2	451.3	993.4	506.9	486.5
Projects in progress			15.0			12.1
Retired assets (at net realizable value)			21.5			21.6
			487.8			520.2

On December 31, 1999 the gross value of assets under capital leases included above was \$3.2 million (1998: \$3.5 million) and related accumulated amortization thereon amounted to \$2.2 million (1998: \$2.3 million).

Projects in progress primarily consist of equipment and information systems.

5. ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets as well as the operating savings resulting from the rationalization of its maintenance activities, in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects.

During the year, the Corporation received \$30.5 million from the Government of Canada as a replenishment of the Asset renewal fund. After Treasury Board approval, the Corporation drew down from the Asset renewal fund \$5.6 million (1998: \$15.2 million) for operating expenditures and \$10.9 million (1998: \$18.3 million) for capital expenditures.

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

As at December 31, 1999

6. TEMPORARY INVESTMENTS AND ASSET RENEWAL FUND

The investment decisions for the Temporary investments and Asset renewal fund are consistent with the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations*.

The Temporary investments and Asset renewal fund include the following investment instruments:

(in millions of dollars)

	Cost	Market value	Cost	Market value
Canadian bonds and discount notes	30.3	30.6	20.8	22.5
Pooled equity unit trust	38.1	46.8	22.3	22.7
Cash and short-term investments	9.9	9.9	0.1	0.1
Balance, end of year	78.3	87.3	43.2	45.3
Represented by:				
Temporary investments	50.0	55.9	33.5	35.2
Asset renewal fund	28.3	31.4	9.7	10.1
	78.3	87.3	43.2	45.3

Canadian bonds and discount notes bear interest at rates varying between 4.00% and 11.25% (1998: 4.25% and 11.25%) and mature between January 2000 and December 2031.

The fair value of Canadian bonds, discount notes and pooled equity unit trust is equivalent to the market value based on the current bid price at the balance sheet date.

The Corporation is not encountering any significant market, cashflow or interest rate risk related to these investments.

7. INCOME AND FEDERAL LARGE CORPORATION TAXES

The Corporation has net timing differences of \$75.7 million (1998: \$70.5 million) resulting from items not deducted for income tax purposes, the benefit of which has not yet been recognized in the financial statements. These timing differences generally result from the accrual of pension costs and network restructuring and reorganization charges. The Corporation has unused tax losses in the amount of \$9.7 million which will expire in the year 2005.

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

As at December 31, 1999

8. PENSION PLANS

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 1998 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries. Based on these valuations and actuarial projections for 1999, the accumulated plan benefits as at December 31, 1999 are \$981.8 million (1998: \$961.2 million). The net assets available to provide for these benefits at actuarial adjusted market values as at that date amount to \$1,123.8 million (1998: \$1,027.5 million).

(in millions of dollars)

	1999	1998
Pension Expense:		
Current service cost	9.0	9.0
Past service amortization	24.2	24.0
Amortization of experience gains	(34.5)	(30.5)
Plan amendment for early retirement program	-	39.4
Interest charges on accrued liabilities	2.9	1.3
	1.6	43.2
Deferred pension:		
Balance, beginning of year	40.1	(3.1)
Pension expense	1.6	43.2
Balance, end of year	41.7	40.1

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

As at December 31, 1999

9. NETWORK RESTRUCTURING AND REORGANIZATION CHARGES

The Corporation has incurred expenses related to approved plans for the restructuring of its transportation network on October 4, 1989 as well as subsequent reorganizations.

The present value of the projected cost is recorded as a liability. As at December 31, 1999 a provision of \$21.0 million (1998: \$25.2 million), of which \$14.4 million (1998: \$16.0 million) is reflected as a long-term liability, has been recorded to provide for the on-going costs of severance payments and employment security benefits governed by labour agreements, special programmes and arbitration decisions which may extend over several years.

10. DEFERRED CAPITAL FUNDING

(in millions of dollars)

	1999	1998
Balance, beginning of year	499.2	540.6
Asset Renewal Fund replenishment	30.5	-
Government Funding for depreciable capital assets	-	-
Government Funding for land investment transferred to Contributed Surplus	(0.5)	-
Amortization of deferred capital funding	(42.1)	(41.4)
Balance, end of year	487.1	499.2

An amount of \$2.2 million of the asset renewal fund replenishment of \$30.5 million was used to finance capital assets in 1999. The remaining balance of \$28.3 million is not being amortized.

11. SHARE CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares of no par value. As at December 31, 1999 and 1998, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully paid.

12. CONTRIBUTED SURPLUS

Contributed Surplus represents the Capital Funding from the Government of Canada of \$4.3 million (1998: \$3.8 million) for investments in land.

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

As at December 31, 1999

13. COMMITMENTS

- a) The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate and computer equipment are as follows:

(in millions of dollars)

2000	12.8
2001	11.8
2002	7.7
2003	7.2
2004	5.8
Subsequent years up to 2047	23.9
	<u>69.2</u>

- b) Effective January 1, 1989 as well as in 1998 and 1999, the Corporation entered into a train service agreement and other agreements for the use of tracks and control of train operations. These agreements expire up to December 31, 2008.
- c) The Corporation has issued letters of credit totalling approximately \$9.7 million (1998: \$8.2 million) to various provincial government workmen's compensation boards as security for future payment streams.

14. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies, and enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and are recorded at exchange value.

15. UNCERTAINTY DUE TO THE YEAR 2000 ISSUE

The Year 2000 issue arises because many computerized systems use two digits rather than four to identify a year. Date-sensitive systems may recognize the year 2000 as 1900 or some other date, resulting in errors when information using year 2000 dates is processed. In addition, similar problems may arise in some systems which use certain dates in 1999 to represent something other than a date. Although the change in date has occurred, it is not possible to conclude that all aspects of the Year 2000 issue that may affect the entity, including those related to customers, suppliers, or other third parties, have been fully resolved.

Rapport annuel 1999

LES GENS QUI VOUS **TRANSPORTENT**

VIA
VIA Rail Canada

Le visage de VIA Rail Canada

Bilan des activités

Créée par le gouvernement fédéral en 1977, VIA Rail est le transporteur ferroviaire national de voyageurs du Canada. Nous desservons toutes les régions du Canada de l'Atlantique au Pacifique, et des Grands Lacs à la baie d'Hudson.

Nous nous sommes donné pour mission de fournir aux voyageurs canadiens des services de qualité supérieure à prix abordables qui soient tout à la fois sécuritaires, attrayants et fiables, tout en offrant au gouvernement du Canada, aux contribuables canadiens et à nos clients une valeur sûre.

Notre vision est d'être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada.

Nous remplissons notre mission - et nous réalisons notre vision - en contrôlant nos coûts, en maximisant notre chiffre d'affaires, en offrant des prestations de qualité supérieure et en jouant la carte maître du rail voyageurs, celle du mode de transport le plus sûr, le plus efficace et le plus fiable.

VIA a reçu 170 millions de dollars de fonds publics en 1999, soit 271 millions de moins qu'en 1990. Et pourtant, nous exploitons aujourd'hui le même réseau qu'il y a dix ans. Mieux, nous avons augmenté nos fréquences, nous avons transporté plus de voyageurs et nous assurons des services de meilleure qualité.

Le prix du « Best Canadian Transportation Experience », qui a été décerné à VIA en 1999 par le *Globe and Mail*, témoigne de notre réussite.

La contribution de VIA au produit intérieur brut canadien s'élève à environ 1,8 milliard de dollars par an.

Les services de VIA

VIA exploite plus de 460 trains par semaine qui roulent sur 14 000 kilomètres de voies pour relier au-delà de 450 communautés du Canada. Avec un effectif d'environ 2 900 employés, VIA a transporté en 1999 près de 3,8 millions de voyageurs sur plus de 931 millions de milles.

Dans l'ouest du Canada, nos légendaires trains transcontinentaux desservent essentiellement les marchés touristiques canadiens et étrangers. Le *Canadien*[®], qui assure trois fois par semaine la liaison Toronto-Vancouver, a été désigné par la revue *National Geographic* comme étant parmi les cinq « *Great Journeys of the World* », et l'un des « *Best Rail Experiences of the World* » par le *International Railway Traveler*.

Dans le corridor Québec-Windsor, les services ferroviaires de VIA qui relient les principales agglomérations d'un centre-ville à l'autre sont rapides, pratiques, confortables et abordables. En classe VIA 1, nos clients apprécient tous les avantages de la première classe, notamment un cadre spacieux et accueillant dans lequel les gens d'affaires peuvent travailler ou se reposer.

Dans les provinces de l'Atlantique, l'*Océan*[®], dont la classe *Alizes*[®] offre un service chaleureux, relie six fois par semaine Montréal et Halifax. Le *Chaleur*[®], quant à lui, assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

Dans les régions éloignées, VIA assure les liaisons jugées essentielles par le gouvernement pour répondre aux besoins de transports régionaux.

**IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING
PAGES**

**THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED
TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST
REPRODUCTIVE QUALITY**

**USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES
REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN
A COMPLETE READING OF THE TEXT.**

**REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES
PAGES QUI SUIVENT**

**LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN
DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE
REPRODUCTION**

**LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES
LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN
D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL**

L'ANNÉE EN CHIFFRES

Les indicateurs financiers clés de même que les statistiques d'exploitation résument le rendement de la corporation alors que 1990 représente la première année d'opération du présent réseau.

INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (en millions de dollars)

Produits d'exploitation	220,6	200,2	190,5	184,5	175,0	176,4	164,2	155,8	150,1	142,8
* Charges en trésorerie	389,1	382,6	386,5	389,8	397,3	438,5	485,2	487,1	478,1	493,3
Dépenses en immobilisation	10,9	18,3	16,4	20,7	39,6	25,3	11,8	44,7	40,1	31,5
** Total du financement de l'État	170,0	178,4	177,7	145,7	95,4	111,2	111,1	104,5	107,1	111,5

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS

* Ratio des produits aux charges en trésorerie (%)	56,7	52,3	49,3	47,3	44,0	40,2	33,8	32,0	31,4	28,9
Voyageurs (en milliers)	3757	3646	3765	3666	3597	3586	3570	3601	3633	3536
Voyageurs-milles (en millions)	931	856	884	892	859	834	820	817	820	785
Financement public de l'exploitation par voyageur-mille (en cents)	18,3	20,8	24,0	25,2	29,8	35,1	41,0	42,1	43,0	52,2
Trains-milles parcourus (en milliers)	6448	6325	6482	6472	6219	6524	6515	6483	6247	6365
Voitures-milles parcourus (en milliers)	43 168	42 068	41 242	40 491	37 100	36 351	35 861	35 993	35 890	35 767
Coefficient d'occupation moyen (%)	59	56	58	59	61	60	59	57	58	57
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	144	135	136	138	138	128	126	126	131	123
Ponctualité (%)	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	2909	2952	2969	3000	3178	3718	4131	4478	4402	4525

* Les charges en trésorerie excluent les amortissements des immobilisations et les frais de réorganisation.

** Exclut le financement interne de 16,5 millions en 1999 et de 33,6 millions en 1998 tiré du fonds de renouvellement des actifs tel que décrit à la note 5 des états financiers.

L'honorable David Calvert, C.P., député

Ministre des Transports

* 1999, 1998, 1997, 1996, 1995, 1994, 1993, 1992, 1991, 1990

L'ANNÉE EN CHIFFRES

Les indicateurs financiers clés de même que les statistiques d'exploitation résument le rendement de la corporation alors que 1990 représente la première année d'opération du présent réseau.

	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (en millions de dollars)										
Produits d'exploitation	220,6	200,2	190,5	184,5	175,0	176,4	164,2	155,8	150,1	142,8
* Charges en trésorerie	389,1	382,6	386,5	389,8	397,3	438,5	485,2	487,1	478,1	493,3
Dépenses en immobilisation	10,9	18,3	16,4	20,7	39,6	25,3	11,8	44,7	40,1	31,5
** Total du financement de l'État	170,0	178,4	228,7	245,2	295,4	318,2	348,1	388,9	392,8	441,5
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS										
* Ratio des produits aux charges en trésorerie (%)	56,7	52,3	49,3	47,3	44,0	40,2	33,8	32,0	31,4	28,9
Voyageurs (en milliers)	3 757	3 646	3 765	3 666	3 597	3 586	3 570	3 601	3 633	3 536
Voyageurs-milles (en millions)	931	856	884	892	859	834	820	817	820	785
Financement public de l'exploitation par voyageur-mille (en cents)	18,3	20,8	24,0	25,2	29,8	35,1	41,0	42,1	43,0	52,2
Trains-milles parcourus (en milliers)	6 448	6 325	6 482	6 472	6 219	6 524	6 515	6 483	6 247	6 365
Voitures-milles parcourus (en milliers)	43 168	42 068	41 242	40 491	37 100	36 351	35 861	35 993	35 890	35 767
Coefficient d'occupation moyen (%)	59	56	58	59	61	60	59	57	58	57
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	144	135	136	138	138	128	126	126	131	123
Ponctualité (%)	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	2 909	2 952	2 969	3 000	3 178	3 718	4 131	4 478	4 402	4 525

* Les charges en trésorerie excluent les amortissements des immobilisations et les frais de réorganisation.

** Exclut le financement interne de 16,5 millions en 1999 et de 33,6 millions en 1998 tiré du fonds de renouvellement des actifs tel que décrit à la note 5 des états financiers.



du Conseil

La dernière année du 20^e siècle aura été la meilleure de toute l'histoire de VIA Rail. Quel que soit le critère de performance considéré - croissance du chiffre d'affaires, augmentation de la clientèle, ponctualité, gestion des coûts - VIA a soit atteint, soit dépassé ses objectifs.

C'est un exploit remarquable.

Lorsque je suis entré en fonction à titre de président du Conseil de VIA en 1993, la société était confrontée à des questions difficiles : redéfinir la place du rail voyageurs dans le secteur des transports au Canada, répondre à un marché en pleine mutation, et surtout, réussir à survivre malgré les réductions draconiennes du financement du gouvernement fédéral.

J'ai vu depuis les gens de VIA ne pas ménager leur peine pour relever ces défis de taille. À force d'acharnement, ils ont transformé VIA en une société qui se classe parmi les plus efficaces et les mieux gérées du Canada.

L'équipe de direction de VIA a acquis une expertise inégalée en matière de gestion de l'exploitation, de gestion financière et de marketing. Tous nos employés se sont acquittés de leurs tâches avec une énergie et un professionnalisme insoupçonnés. Le Conseil d'administration a sans relâche encouragé et soutenu les efforts du personnel de VIA grâce auxquels notre société a pu non seulement tirer son épingle du jeu, mais devenir un chef de file sur le marché canadien des transports.

C'est pour moi un honneur et un grand plaisir d'avoir contribué à cet effort collectif. VIA Rail a non seulement réussi à retrancher 271 millions de dollars de son niveau annuel de financement. Elle l'a fait tout en améliorant et en ajoutant de nouveaux produits et services à l'échelle du pays. De plus, elle a démontré qu'une société ferroviaire moderne, efficiente et bien gérée est en mesure de répondre aux besoins futurs des Canadiens, mieux même que tout autre service de voyageurs.

Il ne fait pas de doute que le rail voyageurs a un rôle à jouer dans le réseau de transport national du 21^e siècle. Ce réseau, nous le voyons comme étant de plus en plus sensible à des questions telles que la sécurité, la responsabilité environnementale, le rapport qualité-prix, les problèmes de congestion de la circulation routière et aérienne. L'actionnaire de VIA, le gouvernement du Canada, a reconnu que le rail voyageurs constitue une réponse à ces préoccupations. Le ministre des Transports, l'honorable David Collenette, a manifesté un engagement non équivoque envers un réseau de transport public efficace et une politique du rail à long terme en phase avec les besoins de la clientèle canadienne.

Élaborer une telle stratégie du rail à long terme est une tâche difficile, et VIA Rail continue de collaborer étroitement avec le ministre des Transports en vue de résoudre les difficultés que représente le financement d'un service ferroviaire voyageurs moderne.

Je suis convaincu que nous trouverons des solutions bientôt, comme je suis convaincu que VIA Rail est prête à bien servir les Canadiens et à se tailler une place dans l'avenir. Il nous faut cependant nous mettre sur les rangs pour obtenir plus de capitaux, élargir notre clientèle et augmenter nos parts de marché, afin de devenir le meilleur service de transport de voyageurs au Canada.

Le président du Conseil,

MARC LAFRANÇOIS

Au cours des années 90, VIA Rail s'est attachée à rationaliser ses opérations, à se repositionner sur les marchés et à revitaliser le rail voyageurs au Canada. En 1999, plus que jamais, nos efforts ont été récompensés. La décennie - et le siècle - se sont achevés sur des résultats exceptionnels. La fin de l'année a été soulignée de manière bien spéciale.

La veille du jour de l'An, dans toutes les régions du Canada, des gens sont venus célébrer l'arrivée du nouveau millénaire dans nos trains. VIA avait mis en service ce soir-là six trains spéciaux du millénaire pour fêter l'an 2000 de façon typiquement canadienne. Cent ans auparavant, le rail voyageurs marquait l'entrée du Canada dans le 20^e siècle. Aujourd'hui, à l'aube d'un autre siècle, nous voyons se profiler des services ferroviaires voyageurs modernisés. Le succès des trains du millénaire illustre et justifie notre confiance en l'avenir.

En 1999, VIA Rail a démontré qu'elle était beaucoup plus qu'un exploitant compétent de services voyageurs. Nous sommes un leader avisé et innovateur dans notre domaine. Nous connaissons notre clientèle. Nous avons développé des produits de haut niveau qui répondent à ses besoins. Et nous avons l'expertise commerciale - personnel qualifié, savoir-faire financier, techniques de gestion - qui nous permettent de procéder à une mise en marché efficace.

Les chiffres sont éloquentes:

- En 1999, les produits d'exploitation ont totalisé 220,6 millions de dollars - une hausse de 20,4 millions par rapport à 1998 et de près de 78 millions par rapport à 1990.
- Les charges d'exploitation ont été réduites de 104,2 millions de dollars par rapport à 1990.
- Le financement gouvernemental a été le plus faible de ces dernières années - au-delà de 60 % de moins qu'en 1990.
- Nous avons transporté plus de clients - près de 3,8 millions - et enregistré plus de voyageurs-milles - 931 millions - notre meilleure performance de la décennie.
- Le ratio d'exploitation, de 56,7 %, a presque doublé par rapport à 1990 et constitue un record pour VIA.
- Enfin, sur le plan de la progression du marché, nous avons fait mieux que tous nos concurrents de l'industrie des voyages.

Nos résultats financiers ont été remarquables compte tenu des frais imprévus que nous avons dû absorber pendant l'exercice. Des accidents ferroviaires en 1999, la mise en œuvre des recommandations sur la sécurité qui ont fait suite à l'accident de Biggar en 1997 et le plan de préparation de nos systèmes à l'an 2000 ont contribué à l'augmentation des charges d'exploitation.

Cette situation difficile nous a contraints à limiter les dépenses d'immobilisations à 10,9 millions de dollars, le niveau le plus bas de ces dernières années. Grâce à cette décision et à la progression spectaculaire de notre chiffre d'affaires, nous avons réussi à absorber ces coûts supplémentaires pendant l'exercice sans dépasser les montants approuvés au budget.

Notre bilan témoigne des compétences de VIA. À l'orée du 21^e siècle, VIA incarne aujourd'hui aux yeux des Canadiens le nouveau visage des services ferroviaires voyageurs et se présente comme un chef de file audacieux et habile dans son domaine.

Bienvenue à l'an 2000

par le président-directeur général



LE VISAGE DES GENS DE VIA

L'avenir de VIA, c'est d'abord et avant tout les gens qui y travaillent. Je n'insisterai jamais assez sur la contribution inestimable de nos employés au succès de VIA en 1999.

VIA s'est efforcée de créer une culture organisationnelle fondée sur le respect de tous. Nous donnons à nos employés les outils dont ils ont besoin pour bien accomplir leur tâche. Nous investissons dans la formation et le perfectionnement. Mais c'est la conscience professionnelle avec laquelle les individus utilisent les outils qui sont à leur disposition et exercent leurs fonctions qui fait tourner la machine. Le dévouement des employés de VIA est tout simplement extraordinaire.

En 1999, VIA a continué à consacrer beaucoup de temps et de travail à la formation et au perfectionnement. Elle a cherché à favoriser les communications internes et externes. Par exemple, l'un des principaux aspects de la formation des mécaniciens de locomotive vise à permettre à ces derniers d'acquérir une expérience pratique des opérations des centres de maintenance. Nous croyons en effet que lorsque le personnel de bord est sensibilisé aux fonctions des employés des ateliers - et inversement, lorsque les employés des ateliers savent ce qui se passe à bord des trains - chacun fait mieux son métier.

Cette conception de la formation et des communications a été particulièrement utile pendant la première année complète de la mise en service de notre programme « Une ère nouvelle pour les services voyageurs » (ENSV). Conformément à ce programme, les postes de chef de train et de chef de train adjoint ont été fusionnés au poste de mécanicien de locomotive; ainsi, toutes les responsabilités des services dans les trains sont confiées à une seule personne. L'implantation de l'ENSV a exigé une formation intensive afin d'assurer à notre clientèle de meilleurs services et de garantir sa sécurité. En 1999, nos efforts ont porté fruit car l'ENSV est maintenant opérationnel et nous donne entière satisfaction.

LE VISAGE DE LA SÉCURITÉ

Notre souci de la sécurité est plus évident que jamais. Nos objectifs en matière de sécurité exigent la mobilisation de chaque employé. En mai, VIA a lancé officiellement sa nouvelle politique dont le slogan est : « La sécurité d'abord et avant tout ». Je m'engage personnellement à faire en sorte que la sécurité soit à chaque instant au cœur des préoccupations de tous nos employés.

L'importance que nous accordons à la sécurité s'est concrétisée par la nomination d'un cadre supérieur responsable de la sécurité à VIA et par la création d'un comité de sécurité de haut niveau, que je préside moi-même. Ce comité examine régulièrement les rapports présentés par les 20 comités de sécurité et de santé du pays, et chaque fois qu'une question est soulevée, nous prenons les mesures qui s'imposent.

Le comité de sécurité fait partie du système de gestion de la sécurité que VIA veut instituer. Il s'agit d'un des premiers dans le secteur du transport ferroviaire au Canada. Dans le cadre de ce projet, VIA a fait l'acquisition d'un logiciel d'intervention d'urgence ultramoderne.

Le système de gestion de la sécurité a été élaboré à la suite de l'examen des activités de VIA entrepris en 1998 par Terry Worrall et Colin Churcher, deux experts en sécurité ferroviaire. M. Churcher, qui a procédé à un examen de suivi en 1999, note dans son rapport « une nouvelle attitude à VIA. Partout, j'ai constaté que l'accent était mis sur la sécurité. »

Malheureusement, nous n'avons aucun contrôle sur les circonstances qui entourent beaucoup d'accidents ferroviaires, tels ceux avec des automobiles qui tentent de traverser les voies au moment du passage d'un train. Le seul moyen d'éviter ce genre d'accident est de sensibiliser le public. Nous continuons à participer à l'Opération Gareautrain en vue d'informer le public sur les dangers de chercher à « jouer au plus fort » avec le train.

En 1999, un accident près de Thamesville en Ontario a causé la mort de deux mécaniciens de locomotive. Nous avons tous ici été profondément touchés par le décès de Don Blain et Kevin Lihou. Nous sommes engagés à VIA à nous assurer qu'un tel accident ne se reproduise plus.

LE VISAGE D'UNE SAINTE GESTION

Les résultats de 1999 témoignent de l'efficacité de l'équipe de direction de VIA. Pendant l'exercice, nous avons continué à mettre l'accent sur l'importance de gérer les services ferroviaires voyageurs comme une entreprise privée. Une saine gestion financière, une hausse de la productivité et des économies liées à l'exploitation ont contribué à réduire nos coûts. Des prestations de qualité axées sur les besoins de la clientèle ont contribué à la progression spectaculaire de notre chiffre d'affaires. Enfin, la mise en marché de nouveaux produits appuyée par une équipe de marketing hors pair a permis d'augmenter l'achalandage et d'attirer de nouveaux clients dans nos trains.

L'amélioration de la ponctualité de nos trains - la première digne de mention depuis dix ans - est l'une des réalisations dont nous sommes fiers en 1999. La ponctualité est pour le consommateur un facteur déterminant dans le choix d'un moyen de transport. Les résultats que nous avons obtenus au cours du dernier exercice sont le fruit d'un long travail, de notre ténacité et d'une bonne gestion. La haute direction s'est fixé comme objectif de contrôler quotidiennement la performance, de dépister les problèmes et d'analyser les données pour y trouver des solutions.

La ponctualité est directement liée à l'infrastructure ferroviaire. VIA s'est donc donné pour mission d'améliorer les communications sur le terrain avec les exploitants de trains de marchandises qui possèdent et entretiennent ces infrastructures, et elle y a réussi. Des cadres de VIA rencontrent maintenant régulièrement des représentants d'autres sociétés de chemin de fer chargés de l'établissement des horaires des trains et de l'exploitation de l'infrastructure. Nous connaissons mieux leurs contraintes et ils comprennent mieux nos attentes en matière de



punctualité. Cette compréhension mutuelle nous a permis de prévenir de nombreux problèmes et de modifier nos horaires si nécessaire.

Autre sujet de fierté en 1999 : la mise à niveau réussie de nos systèmes d'information de gestion dans le cadre du plan de conformité à l'an 2000. Les principaux systèmes de gestion des finances et des ressources humaines ont été soit remplacés, soit modifiés pour constituer un outil de pointe conforme aux nouvelles normes d'exploitation. Tous les systèmes susceptibles d'être affectés par le bogue de l'an 2000 ont été testés et actualisés au besoin. Tous ont passé avec succès le cap du nouveau millénaire.

La Maintenance du matériel roulant de VIA poursuit ses efforts en vue d'obtenir la certification ISO 9002 : établissement de normes de qualité, élaboration de procédés de maintenance et d'entretien courants, et sondages de conformité. Nous espérons être certifiés ISO 9002 en 2000. Nous avons également présenté une demande en vue d'obtenir la certification ISO 14001 pour la gestion environnementale de la Maintenance du matériel roulant. La certification ISO 14001 garantit que des activités telles que le recyclage des matériaux et le contrôle des substances toxiques sont sécuritaires, et que le rail voyageurs demeure un des moyens de transport des plus respectueux de l'environnement au Canada.

LE VISAGE DE VIA DANS LE MARCHÉ

De plus en plus de voyageurs sont convaincus que le rail n'est pas seulement une option parmi d'autres, mais qu'il est le choix des voyageurs avisés.

VIA est passée maître dans l'art de localiser et de desservir des marchés clés où le train constitue incontestablement le meilleur choix pour les consommateurs. Nous nous réjouissons de la forte croissance de la popularité des classes *Bleu d'Argent*SM du *Canadien* dans l'ouest et *Alizés* de l'Océan dans l'est du pays.

Au début de l'année, nous avons lancé un nouveau service de navette et d'acheminement direct des bagages, appelé *AirConnect*SM, afin de répondre à la demande des voyageurs qui venaient à Montréal pour prendre un avion à l'aéroport international de Dorval. Nous avons également ajouté un nouveau départ sur la liaison Ottawa-Montréal, qui assure la correspondance avec les arrivées et les départs des lignes aériennes internationales. En décembre, nous avons considérablement enrichi *VIA Préférence*SM, notre programme pour voyageurs assidus qui compte plus de 200 000 membres. Le programme offre une formule de récompenses plus intéressante ainsi qu'une option d'échange de points valable pour les petits trajets.

VIA a entrepris d'explorer plusieurs nouveaux créneaux en 1999. Par exemple, nous avons lancé en novembre dernier un projet pilote en collaboration avec Amtrak, en vue d'étudier la rentabilité d'un service de messagerie express entre Toronto et Chicago. Nous travaillons à la conception de produits et de prestations adaptés aux besoins des voyageurs d'affaires dans le Corridor qui seront commercialisés en 2000.

LE VISAGE DE VIA DANS LE CONTEXTE CANADIEN

Je crois que les succès remportés par VIA en 1999 s'expliquent essentiellement par le fait que le rail voyageurs constitue une réponse viable aux besoins émergents et futurs des Canadiens en matière de transport.

Le train gagne en popularité chez nos concitoyens, pour plusieurs raisons : ils cherchent à fuir la circulation sur les autoroutes, ils veulent des moyens de transport économiques et de qualité, ils considèrent que le train fait partie de notre héritage et de l'avenir de notre pays.

À VIA Rail, nous sommes fiers d'exploiter le réseau de transport national de voyageurs du Canada. Nous sommes conscients des responsabilités que nous confère cette fonction : bien servir les Canadiens, préparer soigneusement l'avenir et célébrer notre patrimoine.

Le rail voyageurs canadien est considéré comme étant parmi les plus innovateurs et les mieux gérés du monde. Nous sommes naturellement très heureux de cette réputation et particulièrement fiers du haut degré d'estime dont nous jouissons en tant que réseau ferroviaire du Canada.

Le logo que nous avons officiellement adopté au cours de l'exercice reflète notre engagement vis-à-vis du Canada et des Canadiens. En associant l'ancien logo, le mot-symbole du Canada et la feuille d'érable, le symbole souligne le lien qui unit les Canadiens et leur réseau ferroviaire voyageurs, ainsi que la fierté qu'ils éprouvent pour ce réseau. Il transmet notre fierté à nos clients et à nos employés. Il est aussi un rappel constant de notre raison d'être : bien servir les intérêts des Canadiens.

C'est la mission que nous nous sommes donnée pour grandir et prospérer.

L'AVENIR

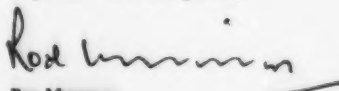
VIA Rail se présente aujourd'hui comme une organisation solide, saine et axée sur les besoins du marché canadien. Le rail voyageurs a un énorme potentiel que nous allons devoir exploiter.

Il nous reste cependant encore bien des défis à relever pour exploiter pleinement ce potentiel. Le principal sera l'accès au capital dont le rail voyageurs a besoin pour remplacer son matériel vieillissant et moderniser ses infrastructures de façon à pouvoir mettre en service des trains plus fréquents et plus rapides.

Le besoin de capitaux est criant. Conscient de l'urgence de la situation, le gouvernement fédéral étudie actuellement un certain nombre d'options innovatrices qui assureraient le financement du rail voyageurs au cours des années à venir.

Je n'ai aucun doute que nous trouverons une issue à cette question : une issue satisfaisante, durable et équitable sur le plan financier. À VIA Rail Canada, nous en sommes tous persuadés. Nous sommes prêts à aller de l'avant, et, avec l'élan de 1999, à faire du rail voyageurs le chef de file du secteur des transports, aujourd'hui et demain.

Le président-directeur général,


ROD MORRISON





Bureau de VIA

Montréal (Québec)

2, Place Ville-Marie

Montréal (Québec)

H3B 2C9

(514) 871-8000

Case postale 8116,

Succursale A

Montréal (Québec)

H3C 3N3

Atlantic

1161, rue Hollis

Halifax (Nouvelle-Écosse)

B3H 2P6

(902) 484-7908

Ontario

65, rue Front Ouest

Bureau 222

Toronto (Ontario)

M5J 1E6

(416) 858-7800

Quebec

104-123, rue Main

Winnipeg (Manitoba)

R3C 1A3

(204) 848-7400

1150, rue Station

Vancouver (C.-B.)

V6A 2X7

(604) 840-3700



A NNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ

au 31 décembre 1999

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Michel Biron, Nicolet (Québec)

Greg Black, Breacebridge (Ontario)

Jacqueline L. Boutet, Montréal (Québec)

Alan Chapple, Toronto (Ontario)

Anthony Friend, c.r., Calgary (Alberta)

Mary Barbara Kane, Halifax (Nouvelle-Écosse)

Wendy Kelly, Regina (Saskatchewan)

Yvon LeBlanc, Bouctouche (Nouveau-Brunswick)

Marc LeFrançois, *président du Conseil*, Montréal (Québec)

Jeffery Lyons, c.r., Toronto (Ontario)

Robert Matteau, Grand-Mère (Québec)

Marlene McGraw, Brantford (Ontario)

Rod Morrison, *président-directeur général*, Montréal (Québec)

Donald Pettit, Vancouver (Colombie-Britannique)

James J. Smith, Winnipeg (Manitoba)

DIRIGEANTS

Marc LeFrançois, *président du Conseil*

Rod Morrison, *président-directeur général*

Paul Côté, *vice-président, Services à la clientèle*

Steve Del Bosco, *vice-président, Livraison de services*

Mike Greenberg, *vice-président, Approvisionnement et Immeubles*

Michael Gushue, *vice-président, Ressources humaines et Affaires générales*

Christena Keon Sirsly, *vice-président, Marketing et Informatique*

Carole Mackaay, *avocat général et secrétaire*

John Marginson, *vice-président, Maintenance du matériel roulant*

J. Roger Paquette, *vice-président, Planification et Finances, et trésorier*

COMITÉS DU CONSEIL

Comité exécutif

Marc LeFrançois, *président*

Jacqueline L. Boutet

Anthony Friend, c.r.

Jeffery Lyons, c.r.

Robert Matteau

Rod Morrison

Comité des placements

Jeffery Lyons, c.r., *président*

Alan Chapple

Anthony Friend, c.r.

Yvon LeBlanc

Robert Matteau

Marlene McGraw

Comité des ressources humaines

Donald Petit, *président*

Greg Black

Mary Barbara Kane

Wendy Kelly

Jeffery Lyons, c.r.

James J. Smith

Comité de vérification

Anthony Friend, c.r., *président*

Michel Biron

Jacqueline L. Boutet

Alan Chapple

Robert Matteau

Marlene McGraw

Donald Pettit

Comité de planification et finances

Yvon LeBlanc, *président*

Michel Biron

Greg Black

Jacqueline L. Boutet

Anthony Friend, c.r.

Mary Barbara Kane

RAPPORT DE LA DIRECTION

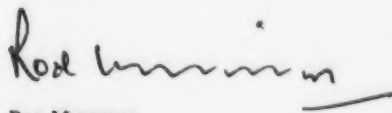
Exercice terminé le 31 décembre 1999

La direction de la société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après les meilleures estimations et le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états présentent fidèlement la situation financière de la société, les résultats de son exploitation et ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles, des conventions et des méthodes comptables internes visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair/Deloitte & Touche, société en nom collectif. Les vérificateurs externes, le vérificateur général du Canada ainsi que Raymond Chabot Grant Thornton, société en nom collectif, ont vérifié les états financiers de la société. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers.

Le Comité de vérification du Conseil d'administration, se composant uniquement d'administrateurs externes, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de vérification.

Le président-directeur général,



ROD MORRISON

*Le vice-président, Planification
et Finances, et trésorier,*



J.R. PAQUETTE

Montréal, Canada
Le 9 février 2000

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

AU MINISTRE DES TRANSPORTS

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada inc. au 31 décembre 1999 et les états des résultats et du déficit et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 1999 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et aux règlements administratifs de la société.

Raymond Chabot Grant Thornton

RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON
Société en nom collectif
Comptables agréés

Montréal, Canada
Le 9 février 2000

L. Denis Desautels

L. DENIS DESAUTELS, FCA
Vérificateur général du Canada

Ottawa, Canada
Le 9 février 2000

ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre

BILAN
(en milliers)

	1999	1998	1997
Actif à court terme			
Encaisse et dépôts à terme	3 846 \$	12 733 \$	
Clients	11 262	7 668	
Autres créances	15 682	3 645	
À recevoir du gouvernement du Canada	-	23 678	
Placements temporaires	6 50 039	33 563	
Stocks	16 535	16 111	
	97 364	97 398	
Actif à long terme			
Immobilisations	4 487 823	520 255	
Fonds de renouvellement des actifs	5 et 6 28 260	9 682	
	516 083	529 937	
	613 447 \$	627 335 \$	
Passif à court terme			
Fournisseurs et charges à payer	86 965 \$	79 217 \$	
Produits reportés	5 037	4 805	
	92 002	84 022	
Passif à long terme			
Charge de retraite reportée	8 41 697	40 072	
Restructuration du réseau et frais de réorganisation	9 14 408	16 029	
Autres	5 539	5 989	
	61 644	62 090	
Financement en capital reporté	10 487 107	499 211	
Avoir négatif de l'actionnaire			
Capital-actions	11 9 300	9 300	
Surplus d'apport	12 4 345	3 812	
Déficit	(40 951)	(31 100)	
	(27 306)	(17 988)	
	613 447 \$	627 335 \$	

Voir les notes afférentes aux états financiers

Pour le Conseil,

Anthony Friend

ANTHONY FRIEND, c.r.
Administrateur et président
du Comité de vérification

Marc LeFrançois

MARC LEFRANÇOIS
Administrateur et président du Conseil

ÉTATS FINANCIERS

Exercice terminé le 31 décembre

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DU DÉFICIT (en milliers)

Produits		
Voyageurs	202 096 \$	185 861 \$
Autres	18 527	14 297
	220 623	200 158
Charges		
Frais des services à la clientèle	223 815	228 020
Frais de la maintenance du matériel roulant	77 459	75 840
Frais de marketing et de ventes	25 909	28 928
Frais des services de soutien	38 643	35 196
Frais généraux et administratifs	21 812	16 101
Charge de retraite	1 625	43 244
Amortissement	41 951	39 683
Frais de réorganisation	9 543	(5 538)
	440 757	461 474
Perte nette d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada	220 134	261 316
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	170 000	178 413
Amortissement du financement en capital reporté	42 071	41 461
Résultats nets d'exploitation avant impôts	(8 063)	(41 442)
Impôts sur les bénéfices et impôt fédéral sur les grandes sociétés	1 788	(1 165)
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice	(9 851)	(40 277)
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	(31 100)	9 177
Déficit à la fin de l'exercice	(40 951) \$	(31 100) \$

Voir les notes afférentes aux états financiers

ÉTATS FINANCIERS

Exercice terminé le 31 décembre

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE (en milliers)

Activités d'exploitation		
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice	(9 851) \$	(40 277) \$
Éléments hors caisse imputés (crédités) aux résultats :		
Amortissement des immobilisations	41 100	40 988
Pertes (profits) sur radiations, mises au rancart et aliénations d'immobilisations	1 199	(952)
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(348)	(353)
Amortissement du financement en capital reporté	(42 071)	(41 461)
Fluctuation des éléments hors caisse du fonds de roulement	18 727	22 802
Fluctuation de la charge de retraite reportée	1 625	43 245
Fluctuation de restructuration du réseau et frais de réorganisation	(1 621)	(13 059)
Fluctuation des autres passifs à long terme	(102)	(832)
	8 658	10 101
Activités de financement		
Financement en capital par le gouvernement du Canada	30 500	-
À recevoir du gouvernement du Canada	-	2 944
	30 500	2 944
Activités d'investissement		
Fluctuation du fonds de renouvellement des actifs	(18 578)	27 831
Fluctuation des placements temporaires	(16 476)	(33 563)
Acquisition d'immobilisations	(10 910)	(18 332)
Produit de la vente d'immobilisations	1 043	2 525
Fluctuation des fournisseurs et charges à payer reliées aux immobilisations	(3 124)	(250)
	(48 045)	(21 789)
Encaisse et dépôts à terme		
Diminution de l'exercice	(8 887)	(8 744)
Solde au début de l'exercice	12 733	21 477
Solde à la fin de l'exercice	3 846 \$	12 733 \$
Représenté par :		
Encaisse	(583) \$	1 174 \$
Dépôts à terme, 5,06 %, échéant en janvier 2000 (1998 : 5,1 %)	4 429	11 559
	3 846 \$	12 733 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers

N

OTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 1999

1. POUVOIRS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La vision de la société est d'être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada; sa mission consiste à offrir, à peu de frais, des services voyageurs de qualité supérieure. Elle utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) et à celles de certaines provinces.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Ces états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit :

a) Financement par le gouvernement du Canada

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à l'état des résultats et du déficit. Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les opérations hors caisse reliées aux immobilisations, certains frais de restructuration du réseau et de réorganisation, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan en utilisant la méthode de la comptabilité d'exercice, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations connexes. Lors de l'aliénation d'immobilisations amortissables financées, la société constate dans les revenus tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations. Le financement pour les immobilisations non amortissables est comptabilisé comme surplus d'apport.

b) Stocks

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 1999

c) Immobilisations

Les immobilisations acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début des opérations en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon les coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les actifs mis hors service sont dévalués à leur valeur nette de réalisation.

d) Amortissement des immobilisations

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant de répartir le coût des immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée estimative d'utilisation comme suit :

Matériel roulant	12 à 29 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 38 ans
Améliorations locatives	5 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres actifs	3 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation et les actifs mis hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

e) Contrats de location

Les immobilisations comptabilisées en vertu de contrats de location-acquisition sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 20 ans, laquelle est représentative de leur durée de vie utile.

Les loyers payés en vertu de contrats de location-exploitation sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

f) Crédits reportés

Les crédits d'impôt à l'investissement sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations en question. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations. Ces crédits sont compris dans les autres passifs à long terme.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 1999

g) Régimes de retraite

La société souscrit à des régimes de retraite à prestations déterminées qui offrent à tous ses employés permanents des pensions fondées sur l'âge à la retraite, le nombre d'années de service et le salaire.

Les coûts assumés par la société sont déterminés par des évaluations actuarielles, lesquelles répartissent sur chaque exercice la portion engagée des prestations en fonction des montants prévus de rémunération des employés au moment où ils prendront leur retraite, au prorata de leurs années de service.

Les charges de retraite (note 8) comprennent le coût des prestations attribuables aux services rendus au cours de l'exercice, l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés, l'amortissement des gains et pertes actuarielles ainsi que l'amortissement des modifications apportées aux régimes. Ces amortissements sont calculés selon la méthode linéaire sur la moyenne estimative du reste de la carrière active des groupes de salariés actifs de la société.

L'écart entre les charges de retraite cumulées et les cotisations de l'employeur aux fonds de pension (Charge de retraite reportée) est présenté au passif à long terme du bilan.

h) Indemnités de cessation d'emploi et avantages spéciaux

Les indemnités de cessation d'emploi et les avantages spéciaux conférés aux employés en vertu des conventions collectives et des programmes spéciaux se rapportent à la restructuration et à la réorganisation des opérations. Ces avantages sont comptabilisés lorsqu'une décision a été approuvée par la direction et qu'une estimation raisonnable des coûts futurs peut être faite.

La direction constate l'évolution du passif par rapport aux estimations initiales d'après les résultats réels.

i) Programme VIA Préférence

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la société dans le cadre de son programme «VIA Préférence», qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages-récompenses sont gagnés, et présentés au poste Fournisseurs et charges à payer. Le produit de la vente de points aux partenaires participants est comptabilisé à titre de produit de l'exercice au cours duquel ces points ont été vendus.

j) Instruments financiers

La juste valeur estimative des instruments financiers, à l'exception du fonds de renouvellement des actifs et les placements temporaires, correspond approximativement à leur valeur comptable du fait qu'il s'agit d'éléments à court terme.

Les placements temporaires sont enregistrés au moindre du coût et de la valeur du marché.

Le fonds de renouvellement des actifs est enregistré au coût.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 1999

k) Impôts sur les bénéfices

La société utilise la méthode des impôts futurs pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices.

l) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus exige que la direction fasse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés dans les états financiers et les notes complémentaires. Les frais de restructuration du réseau et de réorganisation, l'amortissement des immobilisations, les charges de retraite et les éventualités constituent les postes les plus importants pour lesquels des estimations sont utilisées. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

3. RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS NETS D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

La société reçoit son financement du gouvernement du Canada surtout d'après ses besoins de trésorerie. Les éléments constatés à l'état des résultats et du déficit d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la société affiche des résultats nets d'exploitation différents pour l'exercice, selon qu'ils sont établis en suivant la méthode de financement par le gouvernement ou selon les principes comptables généralement reconnus. Ces écarts sont les suivants :

(en millions de dollars)

	(9,8)	(40,3)
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice	(9,8)	(40,3)
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation:		
Amortissement et profits et pertes sur immobilisations	42,3	40,0
Amortissement du financement en capital reporté	(42,1)	(41,4)
Frais de réorganisation à être financés dans les exercices ultérieurs	6,4	(8,8)
Paiement des frais de réorganisation des exercices antérieurs	(4,4)	(8,0)
Charge de retraite	1,6	43,3
Déficit du financement de l'exploitation de l'exercice (voir note 5)	(6,0)	(15,2)

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 1999

4. IMMOBILISATIONS

(en millions de dollars)

	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Terrains	4,3	–	4,3	3,8	–	3,8
Matériel roulant	510,4	267,6	242,8	512,9	246,8	266,1
Immeubles de maintenance	159,6	84,1	75,5	159,5	79,9	79,6
Gares et installations	34,0	14,2	19,8	35,1	13,1	22,0
Améliorations de l'infrastructure	92,9	31,7	61,2	92,9	29,2	63,7
Améliorations locatives	88,3	59,0	29,3	89,4	55,5	33,9
Machinerie et équipement	29,0	21,5	7,5	28,2	19,9	8,3
Systèmes informatiques	59,2	48,5	10,7	50,7	42,1	8,6
Autres actifs	18,8	18,6	0,2	20,9	20,4	0,5
	996,5	545,2	451,3	993,4	506,9	486,5
Projets en voie de réalisation			15,0			12,1
Actifs mis hors-service (valeur nette de réalisation)			21,5			21,6
			487,8			520,2

Au 31 décembre 1999, la valeur brute des éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-acquisition incluse ci-dessus s'élevait à 3,2 millions de dollars (1998 : 3,5 millions de dollars) et l'amortissement cumulé s'y rattachant se chiffrait à 2,2 millions de dollars (1998 : 2,3 millions de dollars).

Les projets en voie de réalisation portent principalement sur des projets de matériel roulant et des systèmes informatiques.

5. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La société a été autorisée par le Conseil du Trésor du gouvernement du Canada à constituer un fonds réservé issu du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires ainsi que des économies résultant de la rationalisation des activités de maintenance du matériel roulant, pour financer de futurs projets d'immobilisations.

Au cours de l'exercice, la société a reçu du gouvernement du Canada une somme de 30,5 millions de dollars comme renflouement du fonds de renouvellement des actifs. Avec l'autorisation du Conseil du Trésor, la société a retiré 5,6 millions de dollars (1998 : 15,2 millions de dollars) pour les charges d'exploitation et 10,9 millions de dollars (1998 : 18,3 millions de dollars) pour les dépenses en immobilisations.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 1999

6. PLACEMENTS TEMPORAIRES ET FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les décisions liées aux placements temporaires et aux placements du fonds de renouvellement des actifs sont conformes aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État*, émises par le ministre des Finances.

Les placements temporaires et le fonds de renouvellement des actifs incluent les instruments financiers ci-dessous :

(en millions de dollars)

	Coût	Valeur du marché	Coût	Valeur du marché
Obligations canadiennes et bons à prime	30,3	30,6	20,8	22,5
Parts dans un fonds d'actions	38,1	46,8	22,3	22,7
Encaisse et placements à court terme	9,9	9,9	0,1	0,1
Solde de fin de l'exercice	78,3	87,3	43,2	45,3
Représenté par :				
Placements temporaires	50,0	55,9	33,5	35,2
Fonds de renouvellement des actifs	28,3	31,4	9,7	10,1
	78,3	87,3	43,2	45,3

Les obligations canadiennes et les bons à prime portent un intérêt dont le taux varie entre 4,00% et 11,25% (1998 : 4,25% et 11,25%) et arrivent à échéance entre septembre 2000 et décembre 2031.

La juste valeur des obligations canadiennes, des bons à prime et des parts dans un fonds d'actions correspond à la valeur du marché établie en fonction du cours acheteur à la date du bilan.

Avec ces placements, la société ne prend aucun risque important en termes de marché, de flux de trésorerie ou de taux d'intérêt.

7. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES ET IMPÔT FÉDÉRAL SUR LES GRANDES SOCIÉTÉS

La société a des écarts temporaires nets de 75,7 millions de dollars (1998 : 70,5 millions de dollars) qui résultent d'éléments non déduits des fins fiscales, dont l'avantage n'a pas encore été pris en compte dans les états financiers. Ces écarts temporaires découlent généralement de la comptabilisation des charges de retraite à payer ainsi que des frais de restructuration du réseau et de réorganisation. La société dispose de pertes fiscales inutilisées pour un montant de 9,7 millions de dollars, qui peuvent être reportées jusqu'en 2005.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 1999

8. RÉGIMES DE RETRAITE

Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 1998 par des actuaires externes, membres de l'Institut canadien des actuaires. Sur la base de ces évaluations et des extrapolations actuarielles pour 1999, les avantages cumulés des régimes au 31 décembre 1999 s'élèvent à 981,8 millions de dollars (1998 : 961,2 millions de dollars). L'actif net disponible pour honorer ces engagements, évalué en fonction de la valeur marchande ajustée par des calculs actuariels à cette date, atteint 1 123,8 millions de dollars (1998 : 1 027,5 millions de dollars).

(en millions de dollars)

Charge de retraite :

Coût des prestations au titre des services rendus au cours de l'exercice	9,0	9,0
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	24,2	24,0
Amortissement des gains actuariels	(34,5)	(30,5)
Modification des régimes de retraite afin d'offrir un programme de retraite anticipée	-	39,4
Frais d'intérêts sur les charges à payer	2,9	1,3
	1,6	43,2

Charge de retraite reportée :

Solde au début de l'exercice	40,1	(3,1)
Charge de retraite	1,6	43,2
Solde à la fin de l'exercice	41,7	40,1

9. RESTRUCTURATION DU RÉSEAU ET FRAIS DE RÉORGANISATION

La société a engagé des frais reliés à des plans de restructuration de son réseau de transport approuvés le 4 octobre 1989 ainsi qu'à des réorganisations subséquentes.

La valeur actuelle du coût prévu est comptabilisée comme un élément de passif. Au 31 décembre 1999, une provision de 21,0 millions de dollars (1998 : 25,2 millions de dollars), dont 14,4 millions de dollars (1998 : 16,0 millions de dollars) sont présentés dans le passif à long terme, a été enregistrée pour couvrir les paiements futurs reliés aux indemnités de cessation d'emploi et indemnités de garantie d'emploi régies par les conventions collectives, programmes spéciaux et décisions d'arbitrage qui peuvent s'étendre sur plusieurs années.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 1999

10. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

(en millions de dollars)

	1999	1998
Solde au début de l'exercice	499,2	540,6
Renflouement du fonds de renouvellement des actifs	30,5	-
Financement du gouvernement du Canada pour les immobilisations amortissables	-	-
Financement de terrains par le gouvernement du Canada, transféré au surplus d'apport	(0,5)	-
Amortissement du financement en capital reporté	(42,1)	(41,4)
Solde à la fin de l'exercice	487,1	499,2

Un montant de 2,2 millions de dollars provenant du renflouement du fonds de renouvellement des actifs de 30,5 millions de dollars a été utilisé pour le financement d'immobilisations en 1999. Le solde de 28,3 millions de dollars n'a pas été amorti.

11. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Au 31 décembre 1999 et 1998, 93 000 actions à 100 \$ l'action sont émises et complètement payées.

12. SURPLUS D'APPORT

Le surplus d'apport représente le financement en capital de 4,3 millions de dollars (1998 : 3,8 millions de dollars) obtenu du gouvernement du Canada pour des investissements dans des terrains.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 1999

13. ENGAGEMENTS

- a) Les charges futures minimales en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles et à du matériel informatique sont les suivantes :

(en millions de dollars)

2000	12,8
2001	11,8
2002	7,7
2003	7,2
2004	5,8
Exercices ultérieurs jusqu'en 2047	23,9
	<hr/> 69,2 <hr/>

- b) La société a conclu un contrat de service de trains ainsi que d'autres contrats pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1989, ainsi qu'en 1998 et en 1999, et le seront jusqu'au 31 décembre 2008.
- c) La société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 9,7 millions de dollars (1998 : 8,2 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie sur les paiements futurs.

14. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La société est apparentée en propriété commune à tous les ministères et organismes du gouvernement du Canada. Les opérations ont été conclues dans le cours normal des affaires avec ces ministères et organismes et sont conformes à l'usage commercial habituel applicable à toutes personnes et entreprises, et sont comptabilisées à la valeur d'échange.

15. INCERTITUDE DÉCOULANT DU PROBLÈME DU PASSAGE À L'AN 2000

Le passage à l'an 2000 pose un problème parce que de nombreux systèmes informatiques utilisent deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Les systèmes sensibles aux dates peuvent confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, ce qui entraîne des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date. Bien que le changement de date ait eu lieu, il n'est pas possible de conclure que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 qui ont une incidence sur la société, y compris ceux qui ont trait aux efforts déployés par les clients, les fournisseurs ou d'autres tiers, seront entièrement résolus.